

Prairie Downs Metals: Transportinfrastrukturstudie bestätigt hervorragende Bahn- und Hafenanbindung des Kohleprojekts Lublin

03.04.2014 | [IRW-Press](#)

Wichtigste Ergebnisse:

- Polnische Spezialisten für Massengütertransporte haben für das Unternehmen eine unabhängige Transportinfrastrukturstudie erstellt, die bestätigt, dass für das Kohleprojekt Lublin umfangreiche ungenutzte Infrastrukturkapazitäten im Inland und auf EU-Ebene verfügbar sind
- Das Kohleprojekt Lublin birgt ausreichend Potenzial für die Erschließung von umfangreichen strategischen Energie- und Rohstoffquellen und deren kostengünstigen Transport innerhalb von Polen und der Europäischen Union
- In Polen ist eine leistungsstarke Hafenexportinfrastruktur mit umfangreichen ungenutzten Kapazitäten verfügbar, über die im Vergleich zur Konkurrenz aus USA, Australien und Russland die wichtigsten Märkte im Mittelmeerraum und ARA-Raum mit kostengünstiger Kohle beliefert werden könnten
- Bahnanbindung und Kapazität wurde bestätigt und von EU-Richtlinien, die Polen den diskriminierungsfreien Zugang zum Bahnnetz vorschreiben, unterstützt
- Tarife für den Bahntransport von Kohle innerhalb von Polen und in der Europäischen Union sind im Vergleich zu denen der internationalen Exportländern wie Australien, Kanada und USA günstig, das polnische Bahnnetz unterliegt den EU-Bestimmungen für einen diskriminierungsfreien Zugang
- Die Versorgung des Markts mit heimischen Produkten hätte einen klaren Wettbewerbsvorteil gegenüber Kohleproduktimporten und wäre ein kostengünstiger Ersatz für Importkohle
- Potenzial für eine umfangreiche Belieferung der wichtigsten europäischen Märkte, allen voran Deutschland, durch kostengünstigen Transport aus unternehmenseigenem Kohleprojekt Lublin
- Transportinfrastrukturstudie wurde als Einzelkomponente der von Prairie für das Kohleprojekt Lublin in Auftrag gegebenen Rahmenstudie, deren Fertigstellung in der ersten Jahreshälfte 2014 geplant ist, erstellt

[Prairie Downs Metals Ltd.](#) (Prairie oder Unternehmen) (ASX: PDZ) gibt bekannt, dass eine Transportinfrastrukturstudie (die Studie) für das unternehmenseigene Kohleprojekt Lublin (das Projekt) in Südostpolen erstellt wurde. Die Studie wurde im Zuge der von Prairie für das Projekt in Auftrag gegebenen Rahmenstudie erstellt. Die Rahmenstudie wird von Wardell Armstrong International (WAI) beaufsichtigt und voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2014 veröffentlicht.

Ziel der Studie war es festzustellen, welche potenziellen Absatzmärkte in Polen und der Europäischen Union (EU) bzw. welche sonstigen Exportmärkte und Märkte mit Hafenanbindung für Kohleprodukte aus dem Projekt existieren. Die Ergebnisse der Studie haben gezeigt, dass die regionale Infrastruktur für das Projekt eine Bewegung größerer Warenmengen zu konkurrenzfähigen Preisen in die klassischen Absatzmärkte in Polen und den Nachbarländern erlaubt. Weiters hat die Studie gezeigt, dass die aus dem Projekt geförderte Kohle kostengünstig in Exportländer bzw. Länder mit Hafenanbindung geliefert werden kann.

Die Studie wurde von Zespó Doradców Gospodarczych TOR (TOR), einem führenden polnischen Beratungsunternehmen mit Schwerpunkt auf Infrastruktur, Bahntransporte, Industriegroßtransporte und integrierte öffentliche Transportsysteme, erstellt. Bestimmte Komponenten der Studie wurden von einem aus führenden polnischen Wissenschaftlern und Wirtschaftsforschern bestehenden Team mit Erfahrung in Mineral- und Energieökonomie, Energiequellen, Energiemärkten und regionaler Logistik bereitgestellt.

http://www.irw-press.at/prcom/images/messages/2014/3089/Prairie_030414_de.001.png

Abbildung 1: Zugang zu Exportmärkten für Kohle

In Bezug auf die Durchführung der Studie erklärte Prairies Chief Executive Officer Ben Stoikovich: Projekte mit Massengütern müssen unbedingt Zugang zu Bahn- und Hafeninfrastruktur haben. Diese Studie bestätigt, dass die bestehende Bahn- und Hafeninfrastruktur in Bezug auf ihre Größe, Beschaffenheit und Kapazität für das Kohleprojekt Lublin vollkommen ausreicht und die Lieferung der Kohle in wichtige Märkte in Polen und der EU sowie in Exportmärkte mit Hafenanbindung ermöglicht. Aufgrund der Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur in Verbindung mit freien Kapazitäten bietet das Projekt im Vergleich zu vielen anderen internationalen Kohleprojekten aus finanzieller Sicht enorme Vorteile. Das Kohleprojekt Lublin ist bestens positioniert, um preiswerte Kohle bester Qualität an einem strategischen Standort im Herzen des industriellen Europas zu produzieren.

Nähere Informationen erhalten Sie über:

Ben Stoikovich
Chief Executive
Officer
+44 207 478 3900

Hugo Schumann
Business Development
+44 207 478 3900

Anastasios Arima
Executive Director
+61 8 9322 6322

info@prairiedownsmetals.com.au

Infrastrukturstudie im Überblick

Im Rahmen der Studie wurden folgende Schlüsselp Parameter der europäischen und polnischen Bahn- und Massengüterinfrastruktursysteme untersucht:

- die geltende polnische Gesetzgebung und EU-Gesetzgebung und die betrieblichen Rahmenbedingungen für Eigentümer und Betreiber von Bahnnetzen in Polen;
- eine Beschreibung und bedingte Bewertung aller großen Bahn- und Hafeninfrastruktursysteme in Polen;
- statistische Daten zum Bahn- und Seetransport von Steinkohle in Polen;
- eine Analyse der wichtigsten polnischen Bahnbetreiber, Anbieter von Schienenfahrzeugen und Betreiber von Bahnanschlüssen;
- eine Bewertung der polnischen Kohleexporte und -importe per Bahn einschließlich einer Beschreibung aller großen Grenzübergänge und Exporthäfen;
- die geschätzten Transportkosten innerhalb von Polen und in die wichtigsten Exportmärkte;
- eine detaillierte Beschreibung der Bahninfrastruktur in der Region Lublin, der möglichen Bahnanschlussvarianten für das Projekt und Schätzungen der Bahntransportkosten vom Projektgelände in die wichtigsten potenziellen Absatzmärkte.

Polnisches Bahnnetz

Vor allem im Hinblick auf das Projekt ist zu erwähnen, dass Polen über ein riesiges Bahnnetz mit über 20.000 km Schienenlänge, mehr als 3.000 Bahnhöfe und 2.700 Bahnanschluss- bzw. Verladestellen verfügt. Mehr als 95 % der Schienen in Polen haben eine Spurweite von 1435 mm (Normalspur). Es handelt sich um die gängigste Spurweite in Europa, die unter anderem auch in potenziellen Zielmärkten wie Deutschland, der Tschechischen Republik und Österreich verwendet wird. Im Jahr 2012 wurden in Polen mehr als 270 Millionen Personen und 230 Millionen Tonnen Güter transportiert. Der Großteil des Güterverkehrs 2012 entfiel mit knapp 100 Millionen Tonnen auf Kohle. Polen ist nach Deutschland der zweitgrößte Bahntransportmarkt in der EU und aufgrund eines 2003 erlassenen Gesetzes, das den Markteintritt ausländischer Unternehmen ermöglicht, sehr stark wettbewerbsorientiert.

Der Großteil der Bahninfrastruktur ist in staatlichem Besitz und untersteht dem Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung sowie der heimischen Bahntransportbehörde. Das Transportministerium hat die Aufsicht über den größten polnischen Bahnbetreiber, die Polnische Bahn PKP S.A. (PKP), die 2001 infolge der Umstrukturierung des damaligen nationalen Bahnunternehmens Polskie Koleje Państwowe gegründet wurde.

http://www.irw-press.at/prcom/images/messages/2014/3089/Prairie_030414_de.002.jpeg

Abbildung 2: Kohlewaggons von Freightliner PL

Kapazität des Bahnnetzes

Die freien Kapazitäten des polnischen Bahnnetzes haben seit den 1980er Jahren stark zugenommen, nachdem Marktanteile der Bahn auf den Straßengüterverkehr übergegangen sind. Zwischen 1980 und 2005 schrumpfte der Personentransport von knapp einer Milliarde auf 258 Millionen Personen, was einem Rückgang von 77 % entspricht.

Die Gütertransporte, rund die Hälfte davon Kohletransporte, gingen im selben Zeitraum um rund 45 % zurück. Alleine zwischen 2004 und 2012 sank der Massengütertransport um über 50 Millionen Tonnen auf aktuell 230 Millionen Tonnen jährlich, wodurch enorme Kapazitäten frei wurden.

Bahnnetz der Europäischen Union

Das Bahnnetz in Polen unterliegt der EU-Gesetzgebung (EU-Richtlinie 91/440). Laut dieser Richtlinie dürfen in allen Bahnnetzen der EU auch Unternehmen, die nicht Eigentümer der Bahninfrastruktur sind, die Bahnlinien für ihren Betrieb nutzen. Die Gesetzgebung wurde durch zusätzliche Richtlinien, die auch den grenzüberschreitenden Güterverkehr beinhalten, erweitert. Die Liberalisierung des Güterverkehrs in Polen war ein großer Erfolg; derzeit wird die Hälfte des Marktes von privaten Betreibern kontrolliert.

Eine Reihe von unabhängigen Anbietern konkurriert derzeit mit dem einheimischen Unternehmen PKP Cargo, dessen Marktanteil seit der Liberalisierung des Wettbewerbs von 96 % in 2003 auf etwa 54 % gesunken ist. Zu den unabhängigen Spediteuren, die derzeit in Polen Bahnkohletransporte durchführen, zählen Freightliner (UK) und DB Schenker (Deutschland), der größte Bahnspediteur in Europa.

Örtliche Bahninfrastruktur für Kohleprojekt Lublin

In der Region Lublin gibt es zahlreiche wichtige Bahnverbindungen mit umfangreichen freien Kapazitäten.

http://www.irw-press.at/prcom/images/messages/2014/3089/Prairie_030414_de.003.png

Abbildung 3: Mit dem Kohleprojekt Lublin verbundene Bahnlinien

Nachfolgend finden Sie eine Beschreibung der wichtigsten Bahnverbindungen in Lublin, die im Güter- und Personenverkehr eine maßgebliche Rolle spielen (siehe Abbildung 3):

- Östlicher Abschnitt der polnischen Hauptbahnstrecke Ost-West (E30), der zum internationalen Eisenbahnverkehr (AGC) und zum Paneuropäischen Transportkorridor TINA Nr. 2 gehört: Diese Bahnstrecke wird zweispurig betrieben und ist über die gesamte Länge elektrifiziert. Die Strecke wird kontinuierlich modernisiert und an das AGC-Niveau angepasst (160 km/h für Personenzüge und 120 km/h für Güterzüge mit einer Achslast von 22,5 Tonnen pro Achse, einer nutzbaren Länge der Hauptspur von 750 m und einer Bahnsteiglänge von 400 m);
- Strecke Nr. 7: Die kürzeste Route zwischen Warschau und Kiew. Der polnische Abschnitt der Strecke ist zweispurig und elektrifiziert.
- Strecke Nr. 63: Eine einspurige, nicht elektrifizierte Breitspur-Bahn, die von Linie Nr. 7 abzweigt.
- Strecke LHS 65: Ausschließlich Breitspur.
- Strecke Nr. 69: Eine einspurige, nicht elektrifizierte Normspur-Bahn, die im ukrainischen Bahnhof Rava Ruska endet.

Bahntransport in Exportmärkte

Polen liegt im Herzen des industriellen Europas und hat über die Bahn Zugang zu zahlreichen Exportmärkten wie Deutschland, die Tschechische Republik, Ungarn, Ukraine und Belarus.

http://www.irw-press.at/prcom/images/messages/2014/3089/Prairie_030414_de.004.jpeg

Abbildung 4: Von der EU designierter Transeuropäischer Transportkorridor Nr. 6

Die Bahntransportgebühren in Polen sind je nach Distanz, Bahnstrecke, Streckenbedingungen und Transportvolumen unterschiedlich. Die Frachtgebühren werden über offene Ausschreibungen zwischen

unabhängigen Bahnspediteuren geregelt, wodurch konkurrenzfähige Frachttarife gewährleistet werden. Eine Analyse der jüngsten Ausschreibungen hat ergeben, dass die Bahnfrachtgebühren für Kohle in Polen derzeit zwischen 67,59 PLN und 100,66 PLN je 1.000 Tonnen/km variieren, wobei generell mit höheren Einheitspreisen für kürzere Distanzen zu rechnen ist. Die Tarife auf den großen Kohletransportrouten vom Projektgelände bis zur deutschen Grenze oder zum Hafen Gdansk betragen für gewöhnlich 2,2 US\$ pro Tonne/km (auf Basis PLN:US\$ = 3,2:1). Tabelle 1 enthält eine Liste mit den Distanzen zwischen dem Bahnhof in Lublin (Jaszców), der sich direkt neben dem Projektgelände befindet, und verschiedenen möglichen Exportdestinationen bzw. wichtigen Grenzübergängen.

Tabelle 1: Distanz vom Bahnhof Lublin zu verschiedenen Export destinationen und Grenzübergängen

| Land | Grenze in Polen | Distanz von Jaszców (Lublin) per Bahn |
|-----------------------|-----------------|---------------------------------------|
| | | zur Grenze (Kilometer) |
| Polen | Hafen Gdansk | 520 |
| Deutschland | Zasieki GR | 691 |
| | Kunowice | 675 |
| Tschechische Republik | Zebrzydowice | 463 |
| | Guchoazy | 515 |
| Slowakei | Zwardo | 476 |
| | Muszyna | 409 |
| Ukraine | Dorohusk | 72 |

Hafeninfrastruktur & Kapazität

In Tabelle 2 ist die Exportkapazität der Häfen, die derzeit bzw. in der Vergangenheit für Kohleexporte aus Polen genutzt werden bzw. wurden, angeführt. Es gibt vier Kohleexporthäfen in Polen, die gemeinsam eine Exportkapazität von derzeit rund 18,5 Millionen Tonnen haben.

Im Jahr 2012 wurden nur 3,7 Millionen Tonnen Steinkohle über die Seehäfen in Polen exportiert, was auf eine verfügbare Exportkapazität von rund 15 Millionen Tonnen pro Jahr schließen lässt. Die polnischen Häfen haben außerdem gegenüber anderen regionalen Häfen in Europa den entscheidenden Vorteil, dass sie im Winter nicht zufrieren und daher ganzjährig in Betrieb sind.

Tabelle 2: Umschlagpotenzial von Kohleimporten und -exporten in Seehäfen

| Hafen | Name | Umschlagkapazität, Mio. t/a | |
|---|---|-----------------------------------|----------|
| Import | Export | | |
| Gdask | Trockenfracht - Exportterminal (Vorhafen) | 8 | |
| Trockenfracht - Importterminal (Vorhafen) | 6 | - | |
| Gorniczny Basin (Inne1,0-1.5 nhafen) | | | |
| Gdynia | Dutch Quay | ca. 1,5 | ca. 1 |
| Szczecin | Kohleterminal | ca. 1 | ca. 2 |
| winoujMiners cie | Quay | ca. 4-6 | ca. 4-6 |
| gesamt | | ca. 16 | ca. 18,5 |
| Elblg | 2 Kähne gleichzeitig | 0,8 | |

Laut Studie ist der Hafen Gdask der dem Projekt am nächsten gelegene Hafen; er befindet sich 520 km nordwestlich und ist über das Bahnnetz erreichbar. Die Hafengebühren in Polen belaufen sich je nach Hafen, Lagerhaltung, Handling und Umschlag normalerweise auf 4,00 - 6,50 US\$ pro Tonne (FOB).

http://www.irw-press.at/prcom/images/messages/2014/3089/Prairie_030414_de.005.png

Abbildung 5: Strategischer Projektstandort im Herzen des industriellen Europas

Hafen Gdask

Der Hafen wird von der Port of Gdask Authority S.A. geführt und liegt zentral an der südlichen Ostseeküste. Das Gesamtpotenzial des Hafens Gdask wurde von der EU im Rahmen der Abgrenzung des Transeuropäischen Transportkorridors Nr. 6, der die Nordländer mit Südeuropa verbindet, bestätigt. Der Hafen Gdask ist eine der wichtigsten Schnittstellen des Korridors und verfügt über zahlreiche Umschlagplätze bzw. Terminals für den Kohleexport und -import.

http://www.irw-press.at/prcom/images/messages/2014/3089/Prairie_030414_de.006.jpeg

Abbildung 6: Hafen Gdask Trockenfrachtterminal

Die wichtigsten Kohleterminals im Hafen Gdask sind:

- der Trockenfrachtterminal, der von Port Pónocny Sp. z o.o. betrieben wird, und
- der Terminal Gorniczny Basin, mit Port Gdaski Eksploatacja S.A. als Betreiber.

Der Trockenfrachtterminal in Gdask kann Schiffe mit bis zu 15 m Tiefgang (sogenannte Baltmax-Schiffe) aufnehmen. Das ist der Höchstwert in Ostseehäfen, der durch die Begrenzungen der dänischen Wasserstraßen (Verbindungen zwischen Ostsee und Atlantischem Ozean) vorgegeben ist. Der Terminal umfasst zwei frühere Anlagen, den Kohleterminal des Hafens Polnocny und den Terminal Rudoport. Der Terminal wurde als Verteilungszentrum und Lager für Trockenfrachten für den Import, Export und Umschlag von Kohle und Eisenerz konzipiert und besteht aus einer Exportanlage mit hohem Fassungsvermögen und einer separaten Importanlage. Port Pónocny Sp. z o.o. ist ein Unternehmen des belgischen Konzerns Sea-Invest.

Der Exportterminal für Trockenfrachten ist eine moderne vollmechanisierte Anlage, in der jährlich rund 8 Mio. Tonnen Kohle umgeschlagen werden. Der Terminal ist speziell ausgerüstet, um die Kohle direkt vom Bahnwaggon auf die Schiffe bzw. aus den offenen Lagerflächen zu verladen. Der Terminal umfasst Anschlussgleise, zwei Wagenkippvorrichtungen, eine Wagenenteisungsanlage (dadurch ganzjähriger

Betrieb möglich), Lagerflächen mit vier Kippern, ein Förderbandsystem, einen automatischen Probengeber und einen Pier mit einer Verladestation und zwei Vorrichtungen zum Beladen der Schiffe, wodurch Schiffe von bis zu 280 m Länge beladen werden können. Die Umschlagkapazität beträgt 16.000 Tonnen pro Stunde, die Verladekapazität auf das Schiff 35.000 Tonnen pro Tag und die Lagerkapazität umfasst 600.000 Tonnen. Der Kai des Kohleterminals im Hafen Gdansk ist 765 m lang und kann Schiffe mit bis zu 280 m Länge und einem maximalen Tiefgang von 15 m aufnehmen.

Im Trockenfrachtterminal befindet sich ein neuer Importterminal, der Ende 2013 in Betrieb ging. Der Importterminal verfügt über zwei Kräne mit einer Traglast von 60 Tonnen und einem Greifmechanismus im Vollradius. Die nominale Entladekapazität pro Kran beträgt 1.300 Tonnen pro Stunde. Der Terminal ist mit Förderbändern und einem Kipper mit einer Entladekapazität von 4.000 Tonnen pro Stunde ausgestattet. Pro Stunde werden 2.400 Tonnen auf Waggons geladen und es steht ein Lagervolumen von durchschnittlich 2 Millionen Tonnen zur Verfügung.

http://www.irw-press.at/prcom/images/messages/2014/3089/Prairie_030414_de.007.jpeg

Abbildung 7: Hafen Gdansk Trockenfrachtterminal Exportanlage mit Verladeschaukeln

Der Terminal Górnicy Basin im Hafen Gdansk wird von Port Gdaski Eksploatacja S.A. betrieben. Er verfügt über drei Hafendämme: Wglowe, Rudowe und Administracyjny. An den Hafendämmen befinden sich Kräne mit 8 - 25 Tonnen Traglast. Die hier beladenen Schiffe haben eine Höchstlänge von 225 m und einen maximalen Tiefgang von 10,2 m. Der Terminal verfügt über Lagerflächen, Bunker und stationäre Kräne mit bis zu 25 t Traglast.

http://www.irw-press.at/prcom/images/messages/2014/3089/Prairie_030414_de.008.jpeg

Abbildung 8: Hafen Gdansk - Górnicy Basin - Kohleexport-/Kohleimportterminal

ÜBER DAS KOHLEPROJEKT LUBLIN

Das Kohleprojekt Lublin ist ein großes Projekt zur Förderung von Thermalkohle und Halbfettkohle in Südpolen, das derzeit in vier Kohleexplorationskonzessionen 1,6 Milliarden Tonnen abgeleitete Ressourcen laut JORC-Vorschriften (Ressourcen) beherbergt (siehe ASX-Mitteilung vom 14. Februar 2013). Die Ressourcen basieren auf einer Überarbeitung und Modellierung historischer Daten aus den Konzessionsgebieten des Unternehmens; darin enthalten sind unter anderem Daten aus 200 Kernlöchern. Aktuelle Untersuchungen zur Ermittlung der Kohlequalität haben gezeigt, dass aus den 391 wichtigsten Kohleflözen, in denen insgesamt 327 Millionen Tonnen abgeleitete Ressourcen lagern, Halbfettkohle gewonnen werden kann.

http://www.irw-press.at/prcom/images/messages/2014/3089/Prairie_030414_de.009.jpeg

Abbildung 9: Lageplan mit Standort des Kohleprojekts Lublin in Polen

Das Kohlebecken Lublin ist eine traditionelle Kohlebergbauregion mit umfangreicher Infrastruktur, einschließlich Straßen, Bahnnetz und Stromversorgungseinrichtungen. Das Projekt grenzt an die Kohlemine Bogdanka, die seit 1982 in Betrieb ist. Bogdanka hat deutlich gemacht, dass das Kohlebecken Lublin ausreichend Potenzial für eine neue Generation von großformatigen Kohleprojekten birgt. Die Produktion wurde vor kurzem auf über 8 Millionen Tonnen Thermalkohle jährlich gesteigert (das Produktionsvolumen soll bis 2015 auf 11,5 Millionen Tonnen jährlich erhöht werden). Das Kohlebecken Lublin verfügt über eine vorteilhafte Geologie und ideale Rahmenbedingungen für den Bergbau (leistungsstarker automatisierter Strebausbau). Die in der Mine Bogdanka erzielten Produktivitätsraten zählen zu den besten der Welt, weshalb Bogdanka auch der kostengünstigste Steinkohlebergbaubetrieb in ganz Europa ist. Eine Erstanalyse des Prairie-Teams hat ergeben, dass hier modernste internationale Kohlebergbaumethoden und -technologien zum Einsatz kommen können, wodurch wesentliche Verbesserungen in Betrieb und Produktqualität erreicht werden.

Zukunftsgerichtete Aussagen

Diese Pressemitteilung kann zukunftsgerichtete Aussagen enthalten. Diese zukunftsgerichteten Aussagen basieren auf Prairies Erwartungen und Annahmen in Bezug auf zukünftige Ereignisse. Zukunftsgerichtete Aussagen sind notwendigerweise mit Risiken, Unsicherheiten und anderen Faktoren behaftet, von denen viele nicht im Einflussbereich von Prairie liegen und die dazu führen könnten, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse erheblich von solchen Aussagen unterscheiden. Prairie hat nicht die Absicht, zukunftsgerichtete

Aussagen in dieser Meldung nachträglich zu aktualisieren oder zu korrigieren, um damit den Umständen oder Ereignissen nach dem Datum der Meldung Rechnung zu tragen.

Stellungnahme eines Sachverständigen

Die in dieser Mitteilung enthaltenen Informationen, die sich auf Mineralressourcen bezieht, wurden gemäß den einschlägigen australischen Richtlinien (JORC Code 2004) erstellt und erstveröffentlicht. Es wurde seither keine neuere Fassung im Einklang mit dem JORC Code 2012 erstellt, da sich die Informationen seit dem letzten Bericht nicht wesentlich geändert haben. Die in dieser Meldung enthaltenen Informationen, die sich auf Mineralressourcen beziehen, basieren auf Datenmaterial, das von Dr Richard Lowman - einem Sachverständigen und Fellow der Geological Society of London - zusammengestellt wurde. Dr Lowman ist bei Wardell Armstrong LLP, dem Eigentümer von Wardell Armstrong Limited, angestellt. Dr Lowman hat ausreichende Erfahrung, wie sie für den Typ der hier dargestellten Mineralisierung bzw. Lagerstätte und auch für die von ihm durchgeführten Tätigkeiten wesentlich ist. Er hat somit die entsprechenden Qualifikationen, die ihn zum Sachverständigen gemäß den einschlägigen australischen Richtlinien der Berichterstattung (Australasian Code for Reporting of Exploration Results, Mineral Resources and Ore Reserves, Ausgabe 2004) befähigen. Dr Lowman stimmt zu, dass das Datenmaterial in einer der Form und dem Kontext entsprechenden Weise aufgenommen wird.

Für die Richtigkeit der Übersetzung wird keine Haftung übernommen! Bitte englische Originalmeldung beachten!

Kontakt

Prairie Downs Metals Ltd. ist ein aufstrebendes Kohlebergbauunternehmen, das sich auf die Exploration, Bewertung, Begutachtung und Entwicklung des Lublin Kohleprojekts im Südosten Polens konzentriert.

Dieser Artikel stammt von [Rohstoff-Welt.de](https://www.rohstoff-welt.de)

Die URL für diesen Artikel lautet:

<https://www.rohstoff-welt.de/news/48204--Prairie-Downs-Metals--Transportinfrastrukturstudie-bestaetigt-hervorragende-Bahn--und-Hafenanbindung-des-Kohl>

Für den Inhalt des Beitrages ist allein der Autor verantwortlich bzw. die aufgeführte Quelle. Bild- oder Filmrechte liegen beim Autor/Quelle bzw. bei der vom ihm benannten Quelle. Bei Übersetzungen können Fehler nicht ausgeschlossen werden. Der vertretene Standpunkt eines Autors spiegelt generell nicht die Meinung des Webseiten-Betreibers wieder. Mittels der Veröffentlichung will dieser lediglich ein pluralistisches Meinungsbild darstellen. Direkte oder indirekte Aussagen in einem Beitrag stellen keinerlei Aufforderung zum Kauf-/Verkauf von Wertpapieren dar. Wir wehren uns gegen jede Form von Hass, Diskriminierung und Verletzung der Menschenwürde. Beachten Sie bitte auch unsere [AGB/Disclaimer](#)!

Die Reproduktion, Modifikation oder Verwendung der Inhalte ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung ist untersagt!
Alle Angaben ohne Gewähr! Copyright © by Rohstoff-Welt.de -1999-2026. Es gelten unsere [AGB](#) und [Datenschutzrichtlinien](#).